

精道町 83 番他 寄宿舍

□ 計画地周辺のまちなみ

計画地周辺は、古くから集落地が形成されてきたところで、計画地の北側にある阪神電車が明治 38 年に開通することにより、芦屋駅周辺地域での市街化が進行していった。大正 12 年に精道村役場が設置され、あわせて警察署や消防本部などの公共機関が整備されており、現在に至るまで、芦屋駅周辺地区は公共施設が集積するシビックゾーンとなっている。

駅周辺が市街化するにしたがい、特に線路の北側では商店が集積し、戸建ての住宅や共同住宅が建設されてきた。しかし震災の被害は大きく、近年建物の更新が進みつつある。県道沿いや鳴尾御影線沿いは人や車の通行量が多く、特に朝晩は通勤や通学で駅を利用する人が多い。

計画地付近は、天井川となっている芦屋川の河川堤防から下ってきたところで、駅からすこし離れていることから、店舗が点在するものの住宅系の土地利用となっている。通勤・通学をする歩行者の往来はあるものの、静かで落ち着いた印象を受ける。

<計画地の基本条件>

計画地は第一種中高層住居専用地域、第 2 種高度地区に指定されており、北側、西側、南側でそれぞれ市道に接する角地となっている。

北側の道路は幅員 4.3m の狭い道路で、道路の向かい側には高架線路があるため、通りは閉鎖的で暗い感じであるが、計画地敷地の生垣がその印象を和らげている。

西側は幅員 4m の市道であるが、道路の入口及び出口付近は、共同住宅が建っている敷地の間口においてセットバックを行っているため、5~6m 程度に拡幅され、余裕のある空間となっている。しかしながら少し中に入ると、道路際ぎりぎりに戸建住宅が数軒建っており、計画地の道路際には高さのある塀が存し、かつ幅員も 4m のままとなっているため、歩行者レベルで感じられる圧迫感について意識する必要がある。建物配置や外構計画の工夫による配慮が必要な道路であると言える。

南側は 5.5m の市道に接しているが、向かいの小学校の敷力が歩道上に整備されており、自主的なセットバックを行っているため、道路は広く感じられ、小学校の生垣と相まって開放的な通り景観を構成している。通勤・通学などによる歩行者の往来が最も多い道路であると考えられ、その視認性の高さを意識しつつ、敷力及び街角の緑化等によって通り景観をさらに向上させる計画が求められる。

また、北側の高架線路によって電車の乗客からの見下ろしの視線が発生する。中景としての建物の見え方を分析し、計画する建築物における屋根の材料や設備の仕様、形態等については、見苦しくならないよう配慮する必要がある。

このように敷力が接する道路沿いがそれぞれに異なる特徴を有することから、それらを活かしつつ調和する配置や空間デザインが求められるところに計画地の特性がある。

□ 周辺および地域のコンテクストに基づき配慮すること

- * 増改築に当たっては、既存建物の特徴や課題を点検し、課題を解決するとともに既存建物の特徴やよいところを継承し伸ばしていくように、類似や対比等、様々なデザインの可能性について検討すること。また、増改築する計画建物だけでなく、既存建物と合わせた全体としてよりよいデザインとなるよう、総合的に計画すること。

- * 道路に対して長大な連続する建物立面とならないよう建築計画を工夫すること。やむを得ず、長大な建築物となる場合は、道路からのセットバック、ボリュームのある植栽帯の配置、建物立面の分節化などデザインの工夫等により、道路への圧迫感を減少させること。
- * 建築設備を設ける際には、公共空間から見えないよう工夫し、建築物と調和し一体となった目立たないデザインとなるよう計画すること。
- * 既存建築物の傾斜屋根や外壁の構成の特性に配慮し、屋根景観を豊かなものとなるよう素材、形態、色に配慮すること。
- * 歩行者のアイレベルを常に意識し、道路際においては、開放性のある外構や植栽計画とすることにより、潤いのある通り景観を演出すること。
- * 計画地北西及び南西の角地は、非常に視認性が高く、景観上重要な箇所である。シンボルツリーとなり得る高木や、植栽帯を厚く配置することにより、周辺景観に寄与する計画とすること。
- * 計画地北側の阪神電車の線路レベルは計画地より高くなっているため、乗客からの視線も意識した計画とすること。